

CSONKARÉTI KÁROLY

Hadak útján

A császári-királyi haditengerészet 1786–1867 között

Az állandó császári-királyi haditengerészet létrehozása

1780-ban Kaunitz herceg, kancellár felterjesztéssel fordult az uralkodóhoz, amelyben a következőképpen indokolta a felállítandó hadiflotta rendeltetését: „Az osztrák tengeri kereskedelmi hajózás léte örökké ingadozó, bizonytalan. A külföld minden barátságtalan politikai megmozdulása halálos csapást mérhet az osztrák kereskedelemre. A kínosan, küzdelmesen megszerzett új piacokat minden pillanatban az a veszély fenyegeti, hogy elvesznek. Csak egy erős hadiflotta képes arra, hogy ezt a fenyegető csapást megelőzze, vagy legalább mérsékelje. Ismét és ismét neki kell rugaszkodni a haditengerészet megalapításának annak ellenére, hogy az eddigi próbálkozásaink balul végződtek. Mert miért is hordták az eddigi kísérletezések magukban a sikertelenség csíráit? Azért, mert sem a hadiflotta célját, sem alapját képező rendeltetését nem értették meg...” Kaunitz egyúttal javasolta 19 hadihajó szolgálatba állítását.

II. József megszívlelte Kaunitz tanácsát, és első lépésként 1786-ban Triesztbe irányította a Habsburg Németalföldön épített Le Juste és Le Ferne nevű, 20-20 ágyús kuttereket, azzal az utasítással, hogy a hajók legénységét a magyar-horvát tengeremellen állomásozó századokból, a tiszteket pedig Zenggből és Fiuméből kellett toborozni. 1786. március 20-án az uralkodó kiadta „lobogóparancsát” is. Ebben elrendelte, hogy minden II. József birodalmának fennhatósága alatt futó hadihajó, valamint minden hadikikötő a lobogóparancsban leírt új, piros-fehér-piros lobogót köteles viselni. Az 1786. október 4-én Triesztbe

érkező, s ott horgonyt vető kutterek voltak az elsők, amelyek ezt az 1787-ben bevezetett új lobogót felvonták. Ezzel megszületett az a császári királyi – 1889-től császári és királyi – haditengerészet, amelynek lobogója 1918 őszéig ott lengett hajóinak árbocain. (Csak zárójelben: 1804. július 31-től 1869-ig a kereskedelmi hajók is ugyanezt a lobogót viselték.) A lobogó középső, fehér sávján piros-fehér-piros csíkozású, arannyal szegett, gyöngyökkel keretezett hercegi koronával fedett pajzs foglalt helyet. A gyöngyök számát az eredeti 34-ről – az örökös tartományok számához igazítva – idővel 18-ra csökkentették. A piros-fehér-piros színék eredete Ausztria hercegeinek, Babenberg V. Lipótnak a nevéhez fűződik.

A szakirodalom 1786-ot tekinti az állandó cs. kir. Haditengerészet megalakulási évének, amelyet – miután a felállítandó flotta központjául II. József Triesztet jelölt ki – 1. trieszti tengerészetnek nevez, s amelynek időszaka 1786-tól 1798-ig terjedt.

A flotta fejlesztésére azonban már nem került sor az ún. napóleoni háborúk miatt, amikor a forgandó háborús szerencse következtében a cs. kir. Hajóhad sorsa is a birodaloméhoz kötődött.

Az történt, hogy amikor az első koalíciós háborúnak véget vetett az 1797. október 17-én megkötött campoformioi béke, az Belgiumért és Lombardiáért Velencét adta cserébe I. Ferencnek. A békeszerződés értelmében kivonuló franciák helyébe tehát 1798. január 18-án a császári királyi csapatok vonultak be Velencébe, s így az 1. trieszti tengerészetnek szinte az ölébe hullott az ősi ellenfél, Velence teljes hajóállománya, hajóépítő és javító műhelyei, a hajóhad egész személyi állománya egy tengernagy-

gyal, akit a cs. kir. haditengerészet át is vett. Egycsapásra megoldódott a Habsburg Birodalom haditengerészetének kérdése, mely így adriai nagyhatalommá vált. A haditengerészet központját Triesztból Velencébe tették át, s ezért az 1798–1806 közötti időszakot nevezi a szakirodalom 1. velencei tengerészetnek.

A harmadik koalíciós háborút lezáró pozsonyi békében, amelyet 1805. december 26-án kötöttek, I. Ferencnek át kellett adnia Velencét, az Isztriai-félszigetet és Dalmáciát az akkor létesített Olaszországnak. Velencéből 1806. január 19-én vonult ki a cs. kir. haditengerészet. Ezután a központ ismét Trieszt lett, s a következő, 1806–1809 közötti időszakot nevezzük a 2. trieszti tengerészet idejének. Hajóállománya ekkor mindössze huszonhét kis vitorlásból állt.

A negyedik koalíciós háborút lezáró, 1809. október 14-ei bécsi (schönbrunni) béke a maradék tengerparttól is megfosztotta I. Ferencet. A 2. trieszti tengerészet hajóit elárverezték. A birodalom 1813. augusztusáig el volt zárva az Adriától, amelynek mindkét partját franciák szállták meg.

1813. augusztus 12-én Franciaország elleni hadüzenettel újabb háború indult. Nugent cs. kir. tábornok a Szávánál támadott, s augusztus 26-án Porto-Rénél elérte a tengert, ahol brit hadihajók támogatásával visszafoglalta Fiumét s a többi várost, október 29-én pedig Trieszt is kapitulált. 1814. április 25-én du Perés francia ellentengernagy átadta a velencei–olasz hajóhadat mindenestől, de l'Espine cs. kir. sorhajókapitánynak. Az 1815 júniusáig tanácskozó Bécsi Kongresszus visszaadta I. Ferencnek elvesztett területeit, többek között Velencét is, ahova visszahelyezték a haditengerészet központi támaszpontját, s így jött létre a hajók és anyagok 1814. április 25-ei átvételétől számítva a 2. velencei tengerészetnek nevezett időszak, amely gyakorlatilag az

1848–1849-es szabadságharcokig, hivatalosan 1850-ig tartott.

Az 1814. évi átvételkor négy sorhajó, két fregatt, két korvett és több kisebb hajó került a cs. kir. haditengerészet állományába. 1817 januárjában a hajóállomány három fregattból, nyolc briggből, valamint 33 ágyúnaszádból és ágyús dereglyéből állt, a tengerészet összlétszáma pedig 3013 fő volt, akik közül hajósszolgálatot 1370-en láttak el.

1820-ban Nápolyban forradalom tört ki. A leverésére Itáliában előrenyomuló cs. kir. hadsereget a haditengerészet is támogatta, s horgonyt vetett Nápoly kikötőjében két fregatt, három brigg és két golett. A cs. kir. flottának ez volt az első jelentősebb szereplése. Még ugyanebben az esztendőben görög vizekre vitorlázott egy cs. kir. hajóraj, hogy biztosítsa a kereskedelmi hajózást. 1822-ben a forradalmi helyzet következtében elszaporodó kalózok ellen újabb egységeket vezényeltek a levantei vizekre, ahol számtalan összecsapásra került sor. 1820-tól a Velence és Korfu közötti postaszolgálatot is a cs. kir. haditengerészet látta el.

A cs. kir. haditengerészet gyakran vett részt a Földközi-tengeren nemzetközi kötelezettségek teljesítésében, másrészt a Habsburg Birodalom és az Estei-ház uralmának biztosításában, hiszen a birodalom lobogóját a XIX. század első felében közel 600 nagy és 5000 kicsi kereskedelmi hajó viselte. A haditengerészetnek 1835-ben 52 különböző hadihajója volt.

A cs. kir. haditengerészet 1840-ben vett részt az első nemzetközi flottatüntetésen. Az Alexandria előtt egyesült hajórajokban a cs. kir. divíziót két fregatt, két korvett, két brigg, egy golett és egy lapátkerekes gőzhajó képviselte. Az volt a cél, hogy Egyiptom kormányzóját, aki fellázadt a török szultán ellen, elvágják a tengertől. Szeptemberben Bejrútot vették blokád alá, de a békésnek

induló flottatüntetés tüzérségi párbajjá, majd véres háborúvá fejlődött. Szeptember 26-án a cs. kir. hajóraj Frigyes főherceg, hajókapitány parancsnoksága alatt Saida (Szidon) kikötőjébe nyomult. Az egyiptomiakat tüzérségi tűzzel visszaszorították a partról, majd cs. kir. és brit tengerészgyalogság szállt partra. Elkeseredett utcai harcokban – a főherceg vezetésével – bevették Saida erődjét. Stopford brit admirális szerint – aki a nemzetközi flottatüntetés parancsnoka volt – Frigyes főherceg ugyanolyan kitűnő tisz, mint amilyen képzett tengerész; magatartása lelkesítőleg hatott saját embereinkre is. Néhány hét alatt a tengerészek bevették Bejrútot, Tripolit, majd St. Jean d'Acre erődjét, amelynek citadelláját Frigyes főherceg 114 tengerésze élén rohammal vett be. Az egyiptomi kormányzó (alkirály) ezután elismerte a török szultán fennhatóságát, és Szíriát visszaadta Törökországnak.

Frigyes főherceg hősiességéért megkapta a Mária Terézia Rend lovagkeresztjét. Ő volt az első tengerésztiszt, akit ezzel kitüntettek. 1844-ben kinevezte az uralkodó a haditengerészet főparancsnokává. A flotta a hadsereggel egyenrangúvá vált.

A haditengerészet a velencei forradalom alatt. A blokád

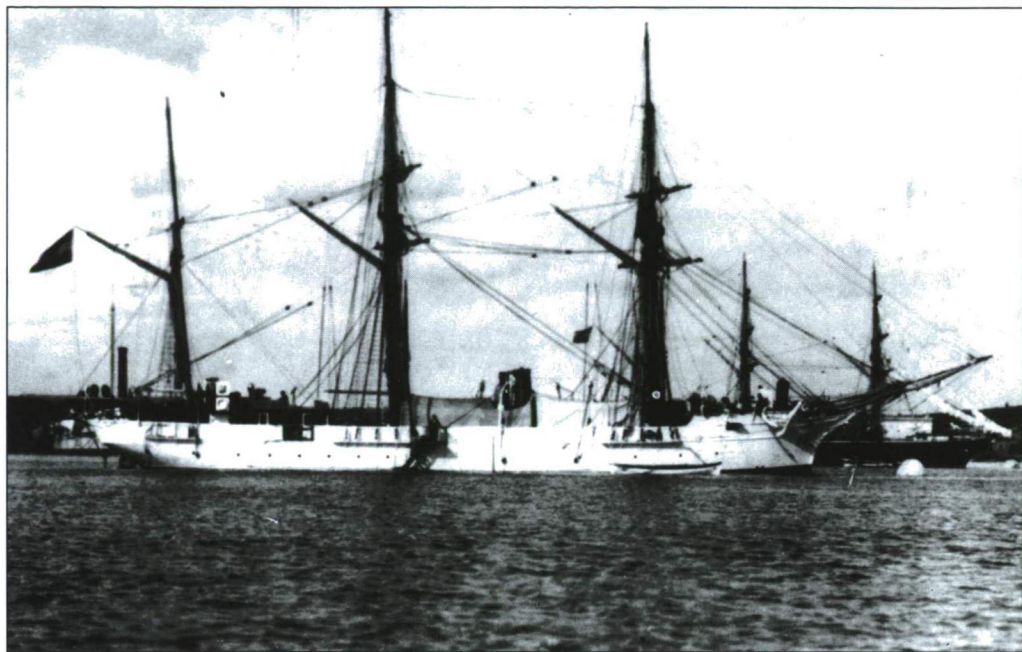
A bécsi forradalom hírére 1848. március 17-én Velencében is megkezdődött az olaszok harca a Habsburg uralom ellen. Március 22-én a fegyverraktár zendülést szervezett. Vakmerő csellel elfoglalták az Arzenált, megölték annak parancsnokát, von Marinovich hajókapitányt, megsebesítették a tengerészgyalogság parancsnokát, Buday őrnagyot, és elfogták a haditengerészet parancsnokát – ez a 2. velencei tengerészet időszaka, amikor Velencében volt a parancsnokság –, von Martini altengernagyot, és kikiáltották a független Velencei Köztársaságot. A velencei erőd cs. kir. parancsnoka, gróf Zichy

Ferenc tábornagy tárgyalni kezdett a felkelőkkel. Ennek eredményeként a Habsburg-házhoz hű tengerészek elhagyták a várost. Viszont ottmaradt egy fregatt, négy korvett, hat brigg, három golett, egy gőzös, több tucat ágyús dereglye és vitorlás, valamint a 71 hajóból álló „Laguna-flottilla”, vagyis az összesen 159 egységből álló cs. kir. hajóhadból 113. később még három hajó vitorlázott át a dalmát partról Velencébe.

A Habsburgok hűségén maradt három fregatt, 2 korvett, 4 brigg – hogy csak a nagyobbakat említsük –, ezeket gróf Gyulay Ferenc tábornagy, Trieszt katonai parancsnoka saját rendelkezése alá vonta. Ezután a hajóraj Kudriaffsky hajókapitány parancsnoksága alatt kifutott, és körülfárta Velencét. A blokád azonban az egyesült szárd-nápolyi hajóhad megjelenésekor föl kellett adni, s majd csak gróf Radetzky tábornagy custozzai győzelme után (július 25.) folytathatták Velence blokádját (szeptember 15.), amely kisebb megszakításokkal 1849. augusztus 28-ig, Velence kapitulációjáig (aug. 22.) tartott.

1849. április 4-én a dán Birch von Dahlerup ellentengernagy vette át a flotta fölötti parancsnokságot Gyulay tábornagytól. Rövid időn belül belátta, hogy nincs értelme visszahelyezni a haditengerészet központját Velencébe, ahol állandó veszedelemnek van kitéve az olasz nacionalizmus miatt. Ezért Triesztet kikötőadmiralitási rangra emelte, s oda helyezte vissza a flottaparancsnokságot, amely Velence visszaszerzése után is Triesztben maradt. Ugyanekkor még Velencében maradtak a hajóépítő és -javító műhelyek, az Arzenál és egy támaszpont. Ezzel 1849-ben véget ért a 2. velencei tengerészet időszaka.

A haditengerészet eddigi két központja, Velence és Trieszt olasz volt. Márpedig a tengerészek zöme és a tisztikar csaknem teljes egészében ugyancsak olasz volt. Találónan jegyezte meg gróf Zichy Ferenc tábor-



A VITORLÁVAL ÉS GŐZGÉPPEL EGYRÁNT FELSZERELT CSAVAROS ÁGYÚNASZÁD JELLEGZETES PÉLDÁJA AZ ALBATROSZ. 1872-74 KÖZÖTT ÉPÜLT PÓLÁBAN. TÖBBSZÖR JÁRT MISSZIÓ ÚTON KELET-ÁZSIÁBAN, DÉL-AMERIKÁBAN, AFRIKÁBAN ÉS AUSZTRÁLIÁBAN. 1902-BEN ISKOLAHAJÓ. A VILÁGHÁBORÚBAN LAKÓHAJÓ VOLT. OLASZORSZÁGNAK ÍTÉLTÉK, AHOL LŐSZERTÁROLÓ HAJÓKÉNT SZOLGÁLT

szernagy, a velencei erőd parancsnoka: „két-ségtelen, hogy van haditengerészetünk, csak-hogy van egy bökkenő, mégpedig az, hogy ez a haditengerészet olasz.”

Ám a negyvenes évekig ebből semmiféle baj nem származott. Ennek ellenére ezt a visszás helyzetet, ti. hogy a flotta személyi állománya és szolgálati nyelve olasz, időnként értékelték, s igyekeztek ezen változtatni. Például az olasz túlsúly kiegyenlítésére a dalmát és a magyar-horvát tengerpartról igyekeztek legénységet toborozni, sovány eredménnyel. 1824-ben pedig felhívták a hadsereg tisztikarát, hogy jelentkezzenek a tengerészethez. Az eredmény itt sem volt kielégítő. Osztrákot legfeljebb a tisztviselők, mérnökök között lehetett találni, a hajószolgálatban alig. A legmagasabb parancsnokok is az olaszok közül kerültek ki, s a húszas

években megjelentek a magyarok, akik közül sokan nyertek magasabb beosztást.

A cs. kir. haditengerészet újjászervezése, új központ: Póla

A szabadságharcok alaposan megtépázták a Habsburg Birodalmat. Bár Radetzky győzött Itáliában, a következtetést le kellett vonni: korszerűsíteni kellett a birodalom fegyveres erejét. És mivel a politikailag ingoványos talajú Velence nem látszott már az Udvar szempontjából megbízhatónak, a cs. kir. Hadügyminisztérium a haditengerészet főparancsnokságát Pólába helyezte át. A központ új helye azzal kecsegtetett, hogy a még megmaradt velencei legénységet kivonhatják az olasz nemzeti befolyás alól. Ahogyan Cordon hadügyminiszter megfo-

galmazta: „a hadsereg mellett a haditengerészetnek a véderő másik karját kell képeznie”, hogy a partokat és a kereskedelmi hajózást megvéddhesse és biztosítsa az Adria feletti uralmat. Akkorára kell kiépíteni, hogy erősebb legyen, mint az itáliai államok hajóhadai együttvéve. Ezt a törekvést a következő hadügyminiszter, gróf Gyulay Ferenc is támogatta,

Az uralkodó az elképzelés megvalósítására jóváhagyott egy 16 évre szóló flottaépítési tervet, amelyet közben a rohamos technikai fejlődés hamar túlhaladta, és a program másként valósult meg.

1850-ben arra is határozat született, hogy Pólát kell kiépíteni a legnagyobb hadikikötővé. Ennek elkészültéig azonban még szükség volt a velencei arzenálra, a hajóépítő és -javító műhelyekre. Ezek rendbehozatalával sepsimartonosi Gyújtó Károly ellentengernagyot bízták meg, s kinevezték a velencei hadikikötő parancsnokává.

Hogy a haditengerészet a hadsereggel azonos súlyt kapjon, kellő vonzerőt jelentsen a katonai pályára készülő ifjak szemében, a flottához irányították az uralkodó öccsét, Ferdinánd Miksa főherceget.

A XIX. század a műszaki fejlődés nagy időszaka volt. Az új találmányok gyökeres változást hoztak a hajózásban is. A legjelentősebbek egyike, hogy az evezőt és a vitorlát felváltotta a gőzgép, amely kezdetben a hajók oldalára vagy farára épített lapátkerékpárt hajtott. Ezt váltotta fel a hajócsavar, amelyet 1829-ben mutatott be Triesztben Josef Rössell, cs. kir. haditengerészeti műszaki tisztviselő. Itthon azonban nem foglalkoztak a találmányával, s neve feledésbe merült. A világ a hajócsavar feltalálójaként az angol Francis P. Smithet tartja nyilván, aki 1839-ben mutatta be Archimedes nevű csavargőzösét.

1852-ben a franciák megjelentek az első vaslemezzel borított hajójukkal, majd 1858-ban az első páncélhajóval, az első forgatható

lővegtornyot pedig egy svéd mérnök készítette 1861-ben az amerikai polgárháború alatt az északiak részére. Megkezdődött a páncél és a hajóágyú hosszú versenye...

A cs. kir. hajóhad első csavargőzös hadihajóját 1850-ben állította szolgálatba, első csavargőzös fregattját két évvel később, s a sikeres tábornok tiszteletére Radetzkyra keresztelték. Vitorlás hajókat azonban még továbbra is építettek Velencében, Triesztben, sőt már Pólában is. Nem volt ritka az átmeneti típus sem, amikor vitorlásba építettek gőzgépet. A fejlesztés eredményeként 1862-ben egy csavaros sorhajó, három fregatt, három csavaros fregatt, három korvett, két csavaros korvett, 11 brigg és sóner, 13 csavaros ágyúnaszád, 13 lapátkerékes gőzös és hét trabakel állt szolgálatban (a kisebb egységeket nem számítva): összesen 56 nagyobb hajó.

Az első páncélhajókat 1861–1862-ben bocsátották vízre, szám szerint ötöt. Ezekkel indult el a cs. kir. flotta páncélhajós időszaka. A fejlődéshez tartozik, hogy 1854-ben építették az első úszó dokkot, ebben az évben jelölték ki a Cattarói-öblöt hadikikötőnek, s 1856-ban tették le Pólában az új tengerészeti szertár, az Arzenál alapkövét.

A műszaki fejlesztéssel együtt kezdődött a haditengerészetnél a fokozatos áttérés a német szolgálati nyelvre. Ez a hivatalos levelezéssel vette kezdetét, majd a hajóneveket változtatták olaszról németre: Ebe helyett Hebe, Lipsia helyett Leipzig stb. lett a hajók neve.

Miksa főherceg 1854. szeptember 10-én vette át a haditengerészet fölötti parancsnokságot, s első intézkedéseinek egyikeként bevezette a német vezényleti nyelvet. 1858. november 1-jén kelt rendelkezésével pedig kihirdette, hogy aki a tisztek és tisztviselők közül nem teszi le a német nyelvvizsgát, az távozzon. 1857 végén Miksa elégedetten jelenthette bátyjának, I. Ferenc Józsefnek: „a Velencébe befutó német vezénylésű nyel-

ví és német nevű hajók a lakosságra mély és játékony hatást gyakoroltak”. 1853-ban állították szolgálatba az első olyan hajót, a Hussar brigget, amelynek teljes személyzete osztrák volt.

A tisztikar utánpótlásának kérdése mindig fontos tényező. A cs. kir. haditengerészet részére 1814–1848 között a velencei Tengerészeti Kollégium adta öt tanulmányi esztendőben a tiszti utánpótlást. 1849-ben Triesztben létesítettek új Tengerészeti Kollégiumot, amely három év alatt képezte ki a növendékeket. 1852-ben nevét Tengerészeti Akadémiára módosították, s a növendékek számát ötvenről százra emelték. Az Akadémiát 1857-ben Fiuméba, a következő évben Barcolába, néhány hónap múlva pedig megint Triesztbe helyezték, s a növendékek számát ötvenre csökkentették. 1860-ban az intézményt Tengerészcadett Tanfolyammá változtatták, majd 1866-ban feloszlatták. Ugyanekkor megalapították a Cs. kir. Fiumei Tengerészeti Akadémiát (K. k. Marine-Akademie zu Fiume), amely már kifejezetten katonai jellegű intézmény lett. (Korábban a polgári hajózás részére is képeztek itt ki tiszteket.) Ez az akadémia ezután már megszakítás nélkül működött 1918-ig (a világháború utolsó két esztendejében néhány évfolyamát az Inn folyó mellett fekvő Braunauba vitték a bombázások miatt). Hároméves tanulmányi idő sikeres befejezésével a növendékeket tengerészcadett rendfokozatban vette át a haditengerészet. Az Akadémiát végzett kadettok a gyakorlati kiképzést és továbbképzést hajókon kapták.

Az 1853-ban kiadott német nyelvű Szolgálati Szabályzat és Utasítás – kisebb módosításokkal – 1918-ig volt érvényben. Három fő részre tagolódott: Fedélzeti Szolgálati Utasítás, Lóutasítás és Tengeri Tiszteletadás Szabályzata.

1854. október 11-én lépett hatályba a Haditengerészeti Főparancsnokságot, Kikötőtengernagy és Tengerészkerületi Pa-

rancsnokságot és a Tengerészgyalogságot szabályozó rendelet. 1862. december 17-én pedig felállították a Tengerészeti Minisztériumot Bécs székhellyel és (katonai) hadi részleggel, ugyanekkor a haditengerészeti főparancsnokság elnevezése december 21-étől Haditengerészeti Parancsnokság lett.

1865. július 27-én a Tengerészeti Minisztériumot megszüntették, és a Hadügyminisztérium alá helyezték, mint Haditengerész Részleget (Kriegs-Marine Section), amely 1918-ig maradt ebben a konstrukcióban.

Helgoland és Lissa

A cs. kir. haditengerészet hajóhada 1864-ben esett át az első nagy próbatételen. Poroszország és a Habsburg Birodalom 1864 februárjában háborút kezdett Dánia ellen Schleswig-Holstein birtokáért. Az akkor még meglehetősen gyenge porosz haditengerészet segítségért fordult I. Ferenc Józsefhez, aki engedélyezte, hogy a cs. kir. hajóhad egy hajórajt indítson az Északi-tengerre. Az előre küldött Schwarzenberg és Radetzky fregattok május 9-én Helgolandnál ráakadtak a Niels Juel és Jylland dán fregattokra, valamint a Heimdall korvettre, és megütköztek velük. A cs. kir. köteléket Wilhelm von Tegetthoff sorhajókapitány vezette, első tisztje gyulai Gaal Béla sorhajóhadnagy volt. Az elkeseredett, nagyon jól vezetett tengeri csatában a cs. kir. kötelék győzött, a dánok feladták a blokádot. Az ütközet hevességére jellemző, hogy a cs. kir. hajókon 130-an, a dán hajókon 68-an estek el.

A hajóhad másik nagy erőpróbája 1866. július 20-án volt, amikor – ugyancsak Tegetthoff, akkor már ellentengernagy parancsnoksága alatt – Lissa szigete mellett fényes győzelmet arattak az olasz királyi hajóhadon, amely több és korszerűbb egységet vitt az ütközetbe. A kiváló tengeri

győzelem értékét csökkentí, hogy ez volt a Habsburg Birodalom 1866. évi háborújának – amelyet Poroszország, majd Olaszország ellen vívott – egyetlen győztes ütközte...

Magyar tengerésztisztek a kiegyezés előtt

A császári királyi haditengerészetnél az ötvenes évekig csaknem csupa olasz szolgált, legyen szó akár legénységről, akár tisztekről. A legmagasabb parancsnokok és hajóparancsnokok is az olaszok közül kerültek ki, elvéve egy-egy francia, dán vagy holland tiszte.

A magyarok a múlt század húszas éveiben jelentek meg először a flottánál.

Elsőként sepsimartonosi Gyujtó Károlyt kell megemlíteni (1803–1885). Gyujtó egy hidász alakulat tiszthelyetteseként a bécsi politechnikumban folytatta tanulmányait, amikor az Udvari Haditanács 1824-ben fel szólította, hogy kérje áthelyezését a haditengerészethez. A hidász számára nem tűnt teljesen idegennek a vízi élet, s előképzettsége alapján azonnal hajóra, a 16 ágyús Montecuccoli briggre osztották be. A briggek kor tagja volt az ún. Levante-hajórajnak, s Gyujtó behajózása után elvitorlázott a Földközi-tengerre. Ő volt a hajó egyetlen „idegen” tisztjelöltje, vagyis nem volt olasz. Nem túlzás azt állítani, hogy a velenceiek végső soron sajátjuknak tekintették a hajóhadat, ahol a parancsnoki beosztások a dózsék, a tiszti helyek pedig a velencei patríciusok leszármazottait illették. Gyujtó Károly magányosan, az olaszok ellenszenvének kitéve kezdte meg a hajós szolgálatot, akik mindent elkövettek, hogy kedvét szegjék, és elriasszák az idegent a pályától. De Gyujtónak szerencsés természete volt, s már gyermekkorától vágyódott a tengerre. Összebarátkozott Milonopulo hajóhadnaggyal, aki pártfogásába vette. A magyar ifjú

gyorsan tanult. A nagyenyedi kollégiumban elsajátított latin tudása megkönnyítette az olasz nyelv elsajátítását. A hajós szolgálat nehézségeit pedig akaraterője gyűrte le. A kalózzokkal pedig a „katona” Gyujtó szállt szembe. Hogy nem kevés sikerrel, bátorsággal, azt kitüntetései bizonyítják. A tengerésztiszti vizsga letétele után, soron kívül fregatthadnaggyá léptették elő 1826-ban.

1830-ban az 56 ágyús Bellona fregatt fedélzetén, a hajóraj zászlóshajóján tért vissza Velencébe. Ezután több hajón szolgált, de mindig a Levante-hajórajban, tehát végig „fronthelyzetben”. A hajóraj parancsnoka, gróf Dandolo ellentengernagy nagyon megkedvelte a magyar tiszte, s maga mellé vette hadsegédnek.

Gyujtó többször áthajózott Amerikába. Ezekre az Észak-Amerikai utakra azért került sor, mert a császári királyi hadihajók szállították oda a menekült lengyeleket. (1833-ban a Guerriera és az Ebe fregattok, 1834-ben a Lipsia korvett, 1835-ben az Adria korvett, 1836-ban az USSaro brig.)

Az olasz legénység is hamar megkedvelte a magyar tiszte, a tisztikar azonban csak akkor fogadta be, amikor Szmírnában egy francia sorhajó parancsnoka megsértette az olasz (császári királyi) tiszteket, s Gyujtó volt az, aki a franciát hajóján felkeresve elégtételt követelt. A francia tiszte azonban nem állt ki a párbajra, inkább saját tisztikara előtt ünnepélyesen visszavonta becsmérő kifejezéseit, és bocsánatot kért.

Időközben Gyujtó korvettkapitány, majd fregattkapitány több hajónak lett a parancsnoka. A negyvenes években Athénben és Konstantinápolyban diplomáciai szolgálatban állt, mint az ottani állomáshajók parancsnoka.

1848-ban a 12 ágyús Elisabetta parancsnoka volt, s Konstantinápolyban állomásozott. Olasz legénysége ekkor az első tiszte vezetésével elhagyta a hajót, s ezután Gyujtó is hazaindult. De mire a Balkánon átvergőd-

ve Erdélybe ért, leverték a szabadságharcot. Ezután Triesztben jelentkezett szolgálattételre.

Időnként hazalátogatott – egy ilyen alkalommal, 1845-ben Széchenyi Istvánnal ebédelt.

Velence visszavétele után, 1850-ben Gyujtót nevezték ki az Arzenál parancsnokává. Neki kellett rendbe hoznia mindazt, amit a hosszú ostrom tönkretett. A világhírű hajóépítő műhelyek feldúlva, a csatornák, lagúnák tele elsüllyedt hajókkal, emberhiány, sorozatos szabotázsok.

Gyújtónak mégis sikerült rövid időn belül elindítani a munkát, s rendet teremteni a kikötő és az Arzenál környékén. Hajókapitánnyá léptették elő (az ezredesnek megfelelő akkori rendfokozat), megbízták a velencei kikötő parancsnokságával.

1857-ben ellentengernaggyá léptették elő, s evvel egyidejűleg kinevezték a haditengerészet helyettes parancsnokává. Innen ment nyugdíjba 1858-ban, s Fiumében telepedett le.

Nem kevésbé érdekes gróf Károlyi László pályafutása sem (1824–1852). A velencei tengerészeti akadémia elvégzése után, 1842-ben furcsa módon a Nassau 15. gyalogezredhez helyezték a fiatal hadnagyot. Innen – Frigyes közbenjárására – mint létszámföltöltit szabadságolták, majd áthelyezték a haditengerészethez. Innen – ugyancsak Frigyes főherceg közbenjárására, aki abban az időben a haditengerészet felkarolásán fáradozott maga is fiatal tengerésztisztként – átkerült Nagy-Britannia haditengerészetéhez, hogy tapasztalatokat szerezzen. 1845–1848 között a *Quenn* és *Collingwood* sorhajókon és a *Carysfort* fregatton teljesített szolgálatot, s fedélzetükön behajózta a világot Ausztráliától Chiléig. 1848 őszén tért haza, 1849 januárjában kinevezték a császári királyi haditengerészet korvettkapitányává. Hamarosan azután Angliába és Dániába küldték hivatalos megbízatással: keressen

egy alkalmas tengerésztisztet, aki átvenné a szétzilált cs. kir. tengerészet parancsnokságát. Károlyi br. Dahleruppal tért haza, majd áprilisban átvette az új, 44 ágyús Bellona fregatt parancsnokságát, amely az új parancsnok, Dahlerup zászlóshajója, egyúttal a Velence körüli blokád-flotta vezérhajója volt. Velence kapitulációja után előléptették, s már mint fregattkapitány vette át új hajójának, a Carolina korvettnak a parancsnokságát.

A *Carolina* korvett 1850. július 11-én fontos Északi-tengeri útra indult. Károlynak ki kellett kísérleteznie a brit haditengerészet módszereit, s tapasztalatokat kellett gyűjtenie arra vonatkozóan, hogy azt miképpen vezessék be a cs. kir. hajókon, tekintettel az angol és az olasz vérmérséklet közötti különbségekre. Fel kellett mérnie a tisztek és a legénység teljesítőképességét, azt, hogyan viselik el a megszorított szabályzatokat, az angol élelmezési szisztémát. Útközben a brit haditengerészetnél szokásos kiképzést kellett adnia tiszteknek, legénységnek egyaránt. Végeredményben a flotta főparancsnokságának az volt a célja, hogy Károlyi fregattkapitány kísérletezze ki, hogyan lehet megszüntetni a „slendrián velencei tempót”, azaz tapasztalatai nyomán hogyan lehet majd a forradalmi idők alatt szétzilált cs. kir. haditengerészetnél ismét helyreállítani a rendet és fegyelmet.

Károlyi László részletes naplót vezetett az útján. Ebből úgy tűnik, hogy elégedett volt a személyzettel, s lehetőségek tartotta a brit haditengerészeti módszerek meghonosítását. (Később ez valóban meg is történt: a cs. kir., illetőleg a későbbi cs. és kir. haditengerészetet angol szellemben, brit mintára szervezték s képezték ki, aminek gyümölcse majd a világháború alatt jelentkezett, ahol igazi ellenfelei csak a brit hadihajók voltak.)

A Carolina 1851. január 16-án érkezett vissza Triesztbe. (Szentpétervárott a cár is

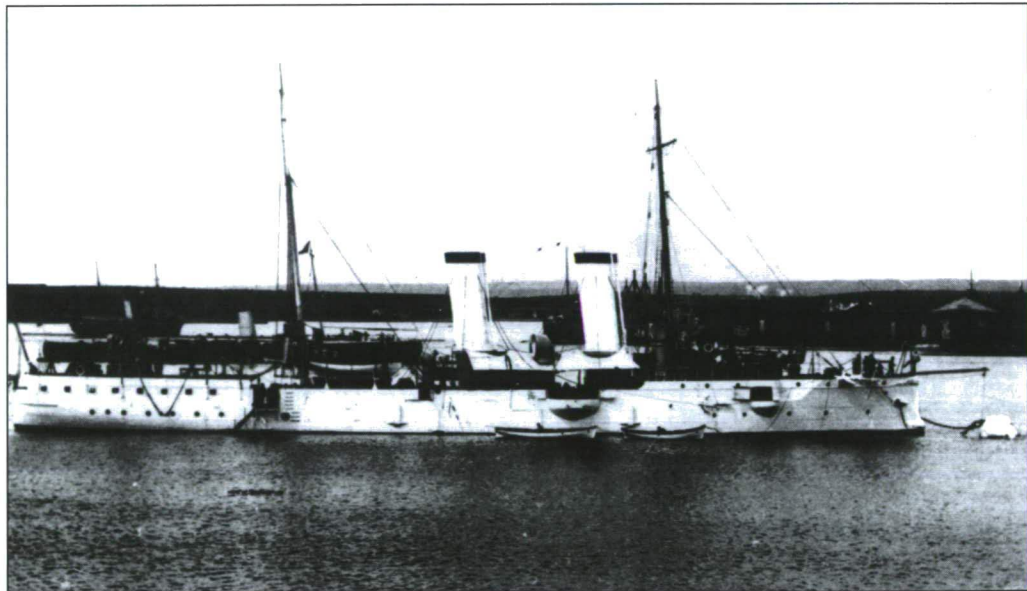
meglátogatta a hajót.) Visszaérkezésük után Károlyit (sor)hajókapitánnyá léptették elő, s májusban kinevezték az akkor szolgálatba helyezett új Novara fregatt parancsnokává. Ugyanekkor megkapta a Lipót-rend lovagkeresztjét.

A fényes karrier előtt álló magyar tengerésztiszt azonban egészen fiatalon, 28 éves korában váratlanul elhunyt.

Gróf Hadik Béla (1821–1880) azok közé tartozott, akiket Frigyes főherceg haditengerészeti pályafutása vonzott a flottához. (Frigyes főherceg elvégezte a tengerészeti akadémiát, majd különböző hajókon teljesített tényleges szolgálatot. Az udvar a főherceg személyén keresztül akart vonzó hatást gyakorolni a fiatal tisztjelöltre, hogy – az olaszok ellensúlyozására – minél többen jelentkezzenek a tengerésztishti pályára. A harmincas években valóban sok arisztokrata ment Velencébe, de nagy volt körükben a lemorzsolódás. Frigyes, mint a

Guerriera fregatt parancsnoka részt vett az 1840. évi alexandriai nemzetközi flottatüntetésben, majd az ezt követő harcokban Szidon – akkori nevén Saida – környékén. (E sikeres harcok emlékére jelent meg a cs. kir. haditengerészetben a *Saida* hajónév.) Ugyancsak ekkor, 1840 őszén foglalták vissza a brit, török és cs. kir. haditengerészeti egységek Bejrútot, Tripolit, és St. Jean d'Acre (Akkon) kikötővárosokat Ali Mehmed egyiptomi alkirálytól. Frigyes főherceg e harcokban tanúsított magatartásáért megkapta a birodalom második legnagyobb kitüntetését, a Mária Terézia Rend lovagkeresztjét. Ő volt az első tengerésztiszt, akit ezzel a magas kitüntetéssel dekoráltak. (A főherceg azonban 1847-ben meghalt.)

Hadik Béla 1840-ben, 19 éves korában lépett a haditengerészet szolgálatába. 1848-ban hajózásslós, és részt vett a Velence körüli blokádban, de egy összecsapás alkalmával a velenceiek elfogták, s csak a követ-



A PANTHER KISCIRKÁLÓ 1883–85 KÖZÖTT ÉPÜLT NEWCASTLE-BEN, ELŐSZÖR A TORPEDÓ-FLOTTILLÁHOZ KERÜLT, KÉSŐBB TÖBBSZÖR ÁLLOMÁSHAJÓ VOLT KELET-ÁZSIÁBAN ÉS AUSZTRÁLIÁBAN. 1914–1918 KÖZÖTT RÉSZT VETT A HARCOKBAN. 1918-BAN ŐRHAJÓ ÉS LAKÓHAJÓ CATTARÓBAN

kező évben szabadult ki. 1852-ben már mint korvettkapitány a flottához helyezett, tengerész kiképzést kapott másik főherceg, Ferdinánd Miksa (a későbbi mexikói császár) ellentengernagy szárnysegédje. Vele volt a *Novara* fregatt különböző távoli útjain. 1854-ben Miksa főherceg, ellentengernagy vette át a haditengerészet főparancsnokságát, s Hadik Bélát, akkor már sorhajókapitányt, megtartotta törzsében. 1860-ban ellentengernaggyá léptették elő s kinevezték Hadikot a haditengerészeti főparancsnokság tanácsulésének elnökévé.

1861-ben Hadik – családi okokból – lemondott rangjáról, és visszavonult Kassa környéki birtokaira gazdálkodni.

A magyar tengerésztisztek feltűnően alacsony arányszámán már a korabeliek is eltöprengtek. Okát Gonda Béla, a Magyar Adria Testület alapítója (és mindvégig elnöke) a következőkben látja: „hogy kevés a magyar tengerésztiszt, ez igazán a magyar társadalom s a magyar nevelés és a magyar szellem – gondolkodásmód – hibája, mert nem érdeklődik eléggé a haditengerészeti pálya iránt, nem fogta fel és nem honorálja annak kiváló nemzeti jelentőségét...”

Mindezeket tudva és a körülményeket ismerve mérhető fel kellő súllyal az, hogy bár kevés magas rangú magyar tengerésztiszt szolgált a flottánál 1918-ban, az uralkodó választása mégis egy magyarra, nagybányai Horthy Miklósrá esett, amikor a hajóhad parancsnoki tisztét vele töltötte be.

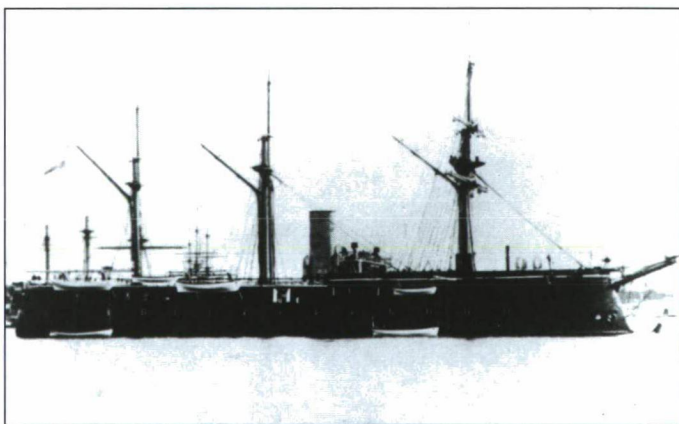
Misszióutak

A békeévek haditengerészetének fontos részét képezték az évenkénti nagy tengeri utazások, amelyek

során a piros-fehér-piros hadilobogó megmutatásával („Flagge zu zeigen”) és megismertetésével tudatosították a világtengereken, hogy az Osztrák–Magyar Monarchia nem csupán szárazföldi nagyhatalom, hanem kereskedelmi hajóit és állampolgárait a legtávolabbi óceánokon megvédelmezni képes tengeri hatalom is. (Csak zárójelben: a Monarchia kereskedelmi flottája tekintélyes volt. 395 gőzhajóval a világ 15-ik, a hajóteret tekintve [903 067 tonna] a világ tizenegyedik helyén állt!)

A föld körülhajózásával egybekötött misszióutak ötlete tulajdonképpen Miksa főhercegtől, a későbbi mexikói császártól ered, akinek elgondolását Tegetthoff altengernagy célratörő erélye valósította meg. A lobogómutatáson kívüli rendeltetése volt ezeknek a leginkább vitorla alatt végrehajtott utaknak a tengerésztisztek, a negyedik tanulmányi évüket a fiumei cs. (és) kir. Tengerészeti Akadémián befejező kadétnak és a legénységnek a gyakorlati képzése.

Idegen kontinensek felkeresésére vagy más óceáni utakra Tegetthoff előtt is volt példa, mint a *Novara* fregatt – a flottából elsőként megtett – világkörüli útja 1857–1859 között, de rendszeressé valóban csak



A LISSA KAZAMATAHAJÓ 1869–74 KÖZÖTT ÉPÜLT TRIESTBEN. TÖBBSZÖR KORSZERŰSÍTETTÉK. 1920-BAN OLASZORSZÁG KAPTA, AHOL 1946-BAN BONTOTTÁK LE

1868-tól váltak, amikor a *Donau* fregatt és az *Erzherzog Friedrich* korvett 1868 őszén elindult Kelet-Ázsiába, ahonnan a *Donau* 1871. március 1-jén ért haza, a korvett pedig néhány héttel korábban horgonyt vetett Pólában. 1869–1870-ben a *Dandolo* korvett Dél-Amerikában, 1871–1872-ben a *Novara* Nyugat-Indiában és Észak-Amerikában, 1872-ben a *Fasana* korvett Kelet-Ázsiában, 1872–1873-ban a *Helgoland* korvett Brazíliában, az Antillákon és Észak-Amerikában járt. 1872–1874 között volt a híres Északi-sarki expedíció az *Admiral Tegetthoff* speciális hajón, amikor felfedezték a Ferenc József-földet.

1873-ban a *Dandolo* Angliában volt misszióúton. 1873–1875 között Afrika körül járt a *Helgoland*, 1874–1875-ben Nyugat-Indiában volt a *Dandolo*, 1874–1876-ban az *Erzherzog Friedrich* vitorlázta körül a világot. 1875–1876-ban ismét a *Dandolo* hajózott az Atlanti-óceánon, a következő két évben Dél- és Észak-Amerikát látogatta. 1879–1880-ban a *Saida* korvett járt ugyanerre, továbbá Dél-Afrikában és Nyugat-Indiában. Ugyanekkor a *Helgoland* Ausztráliába látogatott. A *Fasana* 1880–1881-ben látogatta meg Észak-, Közép- és Dél-Amerika kikötőit, míg 1881–1882 között az *Erzherzog Friedrich* látogatott Dél-Amerikába, Dél-Afrikába és Nyugat-Indiába. 1884-ben a *Helgoland* Nyugat-Afrikát, 1884–1885-ben a *Frunberg* korvett a Vörös-tengeren át Kelet-Afrika partjait látogatta. Ugyanebben az időben az *Aurora* korvett Brazíliát ismertette meg a cs. kir. hadilobogóval.

1884–1885–1886–1887-ben, általában két évet töltve távol a honi kikötőtől, a következő helyekre vezettek a cs. kir. hajóhadból misszióutak: Dél-Amerika, Dél-Afrika, Ausztrália, Kelet-Ázsia, Nyugat-India, Észak-Amerika, Nyugat- és Kelet-Afrika. A hajók: *Saida*, *Nautilus*, *Frunberg*, *Donau*, *Zrinyi*, *Albatros*, *Aurora*.

1888–1894 között nagyjából ugyancsak a helyeket keresték fel a *Saida*, az *Aurora*, a *Fasana*, a *Zrinyi*, a *Kaiser Franz Joseph I.*, a *Kaiserin Elisabeth* (ezen utazott Ferenc Ferdinánd trónörökös), a *Miramar*, *Donau*, hogy valóban csak az egészen távoli misszióutakat említsük. És ez így folytatódott, egyre korszerűbb hajókkal 1914-ig.

A haditengerészetnek nem csupán misszióúttjai, hanem tudományos célokat szolgáló kutatóúttjai is voltak, mint pl. a már említett Északi-sarki expedíció, 1859–1870 között felmérték az Adriának a Monarchia uralma alá tartozó partvidékét és vizeit. 1882-ben megfigyelőállomást létesítettek az Arkiszon, Jan Mayen szigetén, felméréseket végeztek 1893–1894 között a Földközi- és a Vörös-tengeren, az Azori-szigeteken 1893–1894-ben. Fizikai, biológiai és hidrográfiai kutatást folytattak a tudományos kutatás céljaira épített speciális hajón, a Polán 1895–1896-ban a Földközi-tengeren. A *Pola* volt a kutatóhajó 1890–1894-ben a Vörös-tengeren is, ahova 1897–1898-ban ismét ellátogatott a kutatások folytatására.

A misszióutak a vázolt célokon felül arra is szolgáltak, hogy a távoli kikötőkben hosszabb-rövidebb ideig tartózkodó hajókkal létrehozzák az „állomáshajók” rendszerét vagy inkább hálózatát. Állomáshajókat ott tartottak fenn, ahol a Monarchia kapcsolatai vagy politikai érdekei ezt megkívánták. Általában államközi kapcsolatok fenntartására, elmélyítésére, diplomáciai megbízatásokra szolgáltak, de gyakran a Monarchia diplomáciai, külképviseleti szervezeteinek és szerveinek, valamint állampolgárainak védelmét látták el a hajókról a partra vezényelt tengerészek. Az első állomáshajó 1869-ben a kelet-ázsiai vizeken az *Erzherzog Friedrich*, az utolsó 1914-ben a *Kaiserin Elisabeth* cirkáló, amelyet Csingtauban ért a háború kitörése. Személyzete hősi csatában részt vett a német szövetségesek oldalán a város-erődde kiépített bérelt kikötő védelmében.

Életben maradt tagjai japán hadifogságba kerültek.

A hajóhad a béke évtizedeiben különböző nemzetközi kötelezettségeinek is eleget tett. Ezek lehetnek ünnepi megmozdulások vagy a háború kitörését megakadályozó nemzetközi flottatüntetések vagy blokádok.

Az elsőre jó alkalom volt a Szezi-csatorna megnyitásának ünnepségsorozata 1869-ben, amelyen I. Ferenc József is részt vett. Tulajdonképpen ez volt az 1867-ben Osztrák–Magyar Monarchiává, tehát dualista unióvá alakított új Habsburg Birodalom császári királyi haditengerészetének első nagy nemzetközi bemutatkozása, hiszen az uralkodó magánjachtját, a *Greif* kereksgőzöst hadihajók kísérték: a *Habsburg* és az *Erzherzog Ferdinand Max* páncélosfregattok, a *Helgoland* gőzkorvet, a *Hum* ágyúnaszád és két kereksgőzös.

1895-ben az Északi-Keleti-tengert összekötő Kiel- vagy Vilmos császár-csatorna ünnepélyes megnyitását (május 17.) a cs. és kir. cirkálódívisz (osztály) reprezentálta a Monarchiát: a *Kaiserin Und Königin Maria Theresia* páncélos cirkáló, a *Kaiserin Elisabeth*,

a *Kaiser Franz Joseph I.* nagycirkálók és a *Trabant* torpedóhajó. Az ünnepély után meghívást kapott a cirkálóosztály Londonba Viktória angol királynő trónralépésének évfordulójára rendezett tiszteletére.

A cs. (és) kir. haditengerészet 1867–1914 között

Az 1867/XII. törvénycikk az uralkodó személyének azonosságán túl Magyarország és Ausztria közös ügyének nyilvánította a külügyet, a hadügyet és a kettő költségeinek fedezésére a pénzügyet, mint a közös és együttes védelem eszközeit. A közös költségek viselésének arányát, a kvótát a két parlament közösen tanácskozó kvótabizottságai állapították meg. 1867-ben Magyarország a költségek 30%-át viselte. 1918-is a magyar kvóta aránya fokozatosan 36,3%-ra nőtt.

Közismert, hogy a hadsereg helyzete a kiegyezés után államjogilag bonyolult és rendezetlen maradt. Elnevezésében törvényeink két évtizeden át hol magyar hadsereget, hol hadsereget említenek, amely az összbirodalmi hadsereg kiegészítő része.

A változást és az állandóságot az elnevezésben az 1889: VI. tc., azaz az új véderőtörvény hozta meg, amennyiben a 2.§-a már „közös hadsereget” említ, ám a haditengerészet megnevezése előtt a törvény nem használja a „közös” jelzést, amely azonban mégis ugyanilyen közösen fenntartott intézménye Ausztriának és Magyarországnak, mint a hadsereg.

A hadseregre és a haditengerészetre a „császári királyi” jelölést alkalmazták, ami



A VIRIBUS UNITIS CSATAHAJÓ 1910–12-BEN ÉPÜLT TRIESTBEN.
A HÁBORÚBAN A HAJÓHAD VEZÉRHAJÓJA VOLT.
1918. NOVEMBER 1-JÉN A PÓLAI KIKÖTŐBEN OLASZ
BÉKAEMBEREK ELSÜLLYESZTETTÉK

a kiegyezés után sem módosult azonnal. Csak az 1889. október 17-én kelt Legfelsőbb Kézi-irat rendelte el, hogy azután a császári királyi hadsereg és haditengerészet, valamint intézményei a „császári és királyi” elnevezést kötelesek használni. Az „és” kötőszónak alkotmányjogi szempontból volt nagy jelentősége. Világosan utalt mind a közösségre, arra, hogy – bár az uralkodó legfelsőbb parancsnoksága alatt állt – a fegyveres erőnek ez a két ága mégis a két állam tulajdona.

Bár a haditengerészet ugyanolyan jogi státusszal bírt, mint a hadsereg, hadászatiilag mégis különálló, a hadseregtől független, melléje rendelt haderőnem volt.

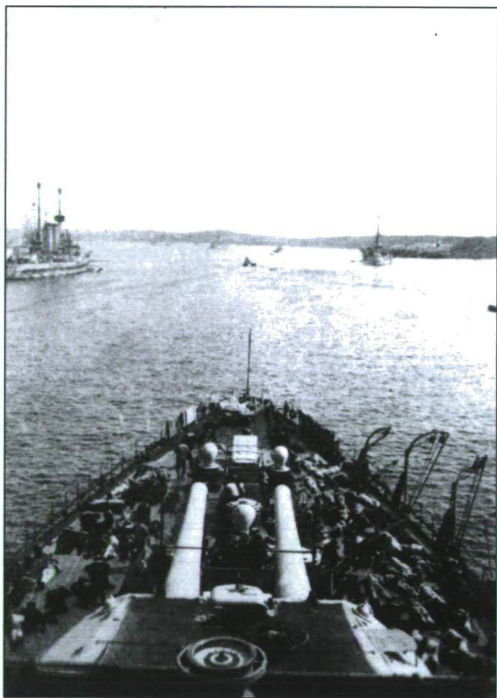
A fegyveres erő e két alkotórészének azonos közjogi helyzete ellenére a kiegyezéskor bevezetett általános védkötelezettség után sem soroztak magyarokat nagyobb számban a flottához. A magyar törvényhozás ugyanis évtizedekig ragaszkodott ahhoz, hogy a sorozott magyar állampolgárokat magyar csapattestekhez osszák be, illetőleg olyan közös seregtestekbe kerüljenek, ahol egy tömbben maradhatnak. A véderőről szóló 1868: XL. tc. 32.§-a ez alól csak az egészségügyi csapatoknál tesz kivételt. Ugyanez a törvényhely a haditengerészethez való sorozásnál csak annyit ír elő, hogy lehetőleg tekintetbe kell venni a besorozottak kívánságát. Ettől az új, ún. „második véderőtörvény” (1889:VI. tc.) 15.§-a annyiban tér el, amennyiben úgy rendelkezik, hogy bár a közös hadsereg részére a magyar korona országaiból állított újoncokat és póttartalékosokat magyar ezredekbe kell osztani, attól mégis, kivételesen el kell térni az olyan különleges fegyvernemek, szolgálati ágak stb. vonatkozásában, amelyek rendeltetésüknél fogva nem szervezhetők úgy, hogy azokban magyar állampolgárságú legénységből, önálló osztályokat, ezredek stb. lehessen felállítani. Ezután már egyre több újoncot soroztak a haditengerészethez is.

A jogi lehetőség azonban nem hozott

azonnal tényleges változást. A haditengerészet létszámát ugyanis az 1866. évi lissai csata után 5000 főre csökkentették, és ez a lélekszám 1882-ig gyakorlatilag nem változott.

1883-ban új parancsnokot kapott a haditengerészet Max von Sterneck báró altengernagy személyében, akinek 1897-ben bekövetkezett haláláig kifejtett működése alatt a flotta kilendült mozdulatlanságából, és fejlődésnek indult. A hajók számának szerény gyarapításával sikerült a létszámot is emelnie kb. 9000 főre (az 1897. évi létszám: 9247 fő volt).

Sternbeck altengernagy érdeme, hogy felismerte: az új műszaki vívmányok miatt meg kell változtatni a hagyományos szervezési elveket. Új flottafejlesztési tervében a korszerűbb tájékozódást tartotta szem előtt. A torpedó és az akna tökéletesedése a



PIHENŐ LEGÉNYSÉG A KIKÖTŐBEN HORGONYZÓ ZRIŰNYI CSATAHAJÓ FEDÉLZETÉN

gyengébb hajóhadak számára is lehetővé tette, hogy az erőviszonyokat a saját javukra billentsék, hiszen a torpedók és aknák, valamint a kis torpedónaszádok sokkal olcsóbbak voltak, mint ellenfeleik, a hatalmas csatahajók. Ez az az időszak, amelyben egyre szaporodnak a torpedónaszád flottilák, majd feltűnnek a torpedónaszádokhoz hasonlóan fürge, torpedóval felszerelt ellenfeleik, a torpedónaszád-rombolók – később torpedórombolók, majd röviden rombolók.

Ez a két új hajófajta új hadrendi beosztást követelt, és megváltoztatta a hajóhadak keresztmetszetét is. 1884. évi flottaépítési tervében Sterneck előadta, hogy először létre kell hozni a hajóhad 15 csatahajóból (toronyhajóból) álló magját. Másodsorban gyors de a toronyhajóknál könnyebb fegyverzetű cirkálókra van szükség a felderítés, valamint a torpedóhajók védelmére, továbbá ún. misszióutakra. Végezetül torpedóhajókból, torpedónaszádokból és torpedórombolókból álló gyors flottillákat kell teremteni. Előterjesztésében a kiszolgáló- és segédhajókról sem feledkezett meg. Ilyen hajóállománnyal – fejtegette – képes csak a flotta eleget tenni partvédelmi és missziós kötelezettségeinek. Hogy tervezetét mindkét parlamenttel elfogadtassa, a nagyobb hajókat „partvédőknek” és „missziócirkálóknak” jelölte.

A „partvédők” voltak a Monarchia első csatahajói. „Missziófeladaton” új kereskedelmi kapcsolatok kiépítését értették. Ennek megfelelően a missziócirkálók védik a tengeren túl tartózkodó magyar és osztrák állampolgárokat, ügyelnek a nemzetközi szerződések betartására, tekintélyt szereznek a Monarchiának azzal, hogy idegen világokkal is megismertetik Ausztria–Magyarország hajóhadának hadilobogóját (ún. lobo-gómutatás), és tudományos kutatásokra, expedíciókra is alkalmasak. Ezeket a kereskedelempolitikai célt szolgáló hajókat Sterneck nem számította az operatív flottához.

Bár a tervet az uralkodó jóváhagyta, Sternecknek mégis nagy erőfeszítésébe került, hogy a parlamentek megszavazzák a flotta első, a maga idejében korszerű páncélos cirkálója, a *Kaiserin Und Königin Maria Theresia* építési költségét, mely 3 928 075 forintba rúgott. Az ő meggyőző munkájának köszönhető a *Monarch, Wien* és *Budapest* partvédő csatahajók megépítése, elkezdődött a *Zenta, Aspern* és *Szigetvár* cirkálók építése, valamint a hajóhad második páncélos cirkálójának, a *Kaiser Karl VI*-nak a gerincfektetése 1895-ben. Ezek a hajók már szerepet játszottak a világháborúban is.

Az 1898–1904 közötti költségvetési időszakra esik a *Habsburg, Babenberg* és az *Árpád* csatahajók megépítése. Ugyancsak ekkoriban épült Budapesten a cs. és kir. Duna-flottilla ötödik és hatodik monitorja, a *Temes* és a *Bodrog* – a korábbiak: *Leitha, Maros, Szamos, Körös*.

Ekkor azonban már – Sterneck halála után – báró Hermann von Spaun altábornagy állt a haditengerészet élén, aki mindezekelőtt azokat a szervezeti és technikai újításokat tette életképpé, amelyeket elődje vezetett be: továbbfejlesztette a tiszti és legénységi iskolát, oktatást, rendszeressé tette a misszióutakat, stb. Ezután a nagyarányú külföldi flottaépítések miatt szükségesnek látta új flottafejlesztési terv kidolgozását, amely azonban a kedvezőtlen pénzügyi helyzet miatt elakadt. Noha később Spaunnak sikerült fejtegetéseivel meggyőznie a parlamenti delegációkat, a szükséges pénzt csak fokozatosan és csökkentett összegben szavazták meg. Még így is sikerült a haditengerészet évi költségvetését az 1898. évi 29 millió koronáról 1904-re 50 300 000 koronára feltornásznia. Ez az összeg azonban, a nagyobb európai haditengerészetekre fordított kiadások mellett még így is eltörpült. 1904-ben pl. a különböző európai nagyhatalmak a következő összegeket fordították haditengerészeikre koronára átszámítva:

Nagy-Britannia	850,1 millió korona,
Franciaország	300,0 millió korona,
Németország	265,0 millió korona,
Oroszország	441,0 millió korona,
Olaszország	121,0 millió korona,
Ausztria–Magyarország	50,3 millió korona.

1904-ben Spaun altengernagynak sikerült elérnie, hogy a haditengerészet rendkívüli hitelt kapjon a flottaprogram befejezéséhez. E 121,5 millió koronás hitel birtokában nagyobb lendületet vett három új csatahajó már korábban elkezdett, a 10 600 tonna vízkiszorításúra tervezett *Erzherzog*-osztály építése. De a hadügyminiszter kieszközte, hogy a haditengerészet a hitelt köteles évenként 25 millió koronás részle-

tekben visszafizetni az évi 50,3 milliós évi költségvetéséből. Ez annyit jelentett, hogy bár kapott a haditengerészet egy nagyobb összeget, amely éppen a három csatahajó és az építés alatt álló harmadik páncélos cirkáló, a Sankt Georg építési költségét fedezte, ugyanakkor azonban az évi rendes költségvetését a felére csökkentette. Spaun erre 1904 októberében benyújtotta lemondását, amelytől az uralkodó személyes kérésére sem volt hajlandó elállni.

Utódjául helyettesét, gróf Rudolf Montecuccoli altengernagyot nevezték ki a haditengerészet (együtt a Tengerészeti Szekció vagy Haditengerész Részleg) élére. Hivatali ideje alatt – 1913-ig – a haditengerészet hatalmas fejlődésnek indult.

* * *

Az 1900–1914 között munkába vett és vízre bocsátott úszóegységek lajstroma

Hajók	Építés ideje	Névleges vízkiszorítás	Építés összes és együttes költsége (korona)
Csatahajók			448 754 813
ERZHERZOG KARL	1902/05	10 600	26 718 201
ERZHERZOG FRIEDRICH	1902/07	10 600	26 622 261
ERZHERZOG FERDINAND MAX	1904/07	10 600	26 394 708
ERZHERZOG FRANZ FERDINAND	1907/10	14 500	42 219 583
RADETZKY	1907/10	14 500	42 200 000
ZRÍNYI	1907/11	14 500	42 200 000
VIRIBUS UNITIS	1911/12	20 000	60 600 000
TEGETTHOFF	1911/13	20 000	60 600 000
PRINZ EUGEN	1911/14	20 000	60 600 000
SZENT ISTVÁN	1911/15	20 000	60 600 000
Páncélos cirkáló			18 077 945
SANKT GEORG	1900/05	4 300	18 077 945
Gyorscirkálók			41 600 000
ADMIRAL SPAUN	1907/10	3 500	10 400 000
SAIDA	1911/13	3 500	10 400 000
HELGOLAND	1911/13	3 500	10 400 000
NOVARA	1911/14	3 500	10 400 000
Torpedórombolók			18 457 627
HUSZÁR	1904/05	400	1 558 136
ULAN	1905/06	400	1 568 987
STREITER	1905/06	400	1 568 521
WILDFANG	1905/06	400	1 528 879

SCHARFSCHÜTZE	1905/07	400	1 528 840
USKOKE	1905/07	400	1 529 102
TURUL	1907/08	400	1 555 594
PANDÚR	1907/08	400	1 555 594
CSIKÓS	1907/09	400	1 515 994
RÉKA	1907/09	400	1 515 994
VELEBIT	1907/09	400	1 515 993
DINARA	1907/09	400	1 515 993
TÁTRA	1911/13	850	3 000 000
BALATON	1911/13	850	3 000 000

Hajók	Építés ideje	Névleges vízkiszorítás	Építés összes és együttes költsége (korona)
CSEPEL	1911/13	850	3 000 000
LIKA	1911/14	850	3 000 000
ORJEN	1911/14	850	3 000 000
TRIGLAV	1911/14	850	3 000 000
WARASDINER	1912/14	380	1 500 000
			19 500 000
Torpedónaszádok			44 041 184
50 E	1904/05	200	722 108
51 T-63 T	1905/07	200	9 369 758
64 F-73 F	1907/09	200	7 049 320
74 T-81 T	1912/14	250	8 000 000
82 F-97 F	1913/14	250	15 900 000
98 M-100 M	1913/15	250	3 000 000
Tengeralattjárók			12 960 000
I-II.	1907/09	230/270	2 430 000
III-IV.	1907/09	240/300	2 830 000
V-VI.	1908/10	236/273	2 700 000
VII.	1909/14	240/273	5 000 000
Monitorok			5 200 000
INN, ENNS	1913/14	520	5 200 000
Önjáró naszádok			1 386 375
„b”	1905	36	1 386 375
„c”, „d”	1908/09	39	
„e”, „f”, „g”, „h”	1907/10	15	
10 darab szerhajó	1908/09	47	1 000 000
HERKULES mentőhajó	1909/10	1 500	1 234 462
CHAMALEON aknahajó	1912/13	1 000	2 560 000
POLA, TEODO szeneshajó	1913/14	12 000	7 000 000

* * *

A hajóállomány növekedésével emelkedett a haditengerészet létszáma is. 1905-ben 7669, 1913-ban 15736 főnyi legénységi állományú tengerész szolgált a hajókon, a haditengerészet összlétszáma pedig 1913-

ban 19437 fő volt. Ez a létszám 1914-ben 33976 főre emelkedett.

A tengeri hadihajók építésébe 1906-tól kapcsolódtak be a magyar hajógyárak, miután a Danubius Hajó- és Gépgyár Rt.

megvásárolta a fiumei (bargudi-i) Howaldt és Társa modern gépekkel felszerelt hajógyárát, valamint hajóépítő telepet létesített Portorában. Ekkor rendelt először a Danubiustól tíz torpedónaszádot és hat torpedórombolót a haditengerészet. A torpedórombolók osztályt alkottak, a torpedónaszádok számot kaptak. 1908-ban újabb hat torpedónaszád építésére kapott megbízást a gyár. Ezek voltak a flotta első olyan naszádjai, amelyek kizárólag olajfűtésre voltak berendezve.

1911-ben, amikor a hajógyár egyesült a Ganz és Társa Gépgyárral, új neve Ganz és Tsa Danubius Gép-, Vagon- és Hajógyár lett. Újabb hat rombolót rendelt náluk a flotta, amelyek a *Táttra*-osztályt képezték.

Ugyancsak ebben az esztendőben állapodtak meg abban, hogy elkezdik egy 20 000 tonnás csatahajó, valamint két gyorscirkáló építését is. 1914-ben pedig 16 tagból álló torpedónaszád-sorozatot kezdett építeni. Ezekhez a hajókhoz a gépi berendezést a Danubius budapesti gyáregysége szállította.

Az operatív flottához tartozó egységeken kívül különböző kiszolgáló- és szerhajókat, kompokat, darukat és a *Herkules* mentőhajót építette a gyár. 1916-ban újabb rombolókat kezdtek építeni, amelyek közül a háború végéig négyet fejeztek be.

Összegezve: Magyarországon, magyar gyárakban a cs. és kir. haditengerészet megrendelésére 1918. november 1-ig a következő hajók (hadihajók) épültek:

– 210 tonna vízkiszorítású torpedó naszád;	(1907)	64F–73F-ig jelölve	10 db
– 250 tonnás vízkiszorítású torpedó naszád;	(1913–1916)	82F–97F-ig jelölve	16 db
– 130 tonna vízkiszorítású torpedónaszád;	(1909–1911)	Tb7–Tb12-ig jelölve	6 db
– 400 tonna vízkiszorítású torpedóromboló	(1907–1909)		
TURUL, PANDUR, CSIKÓS, RÉKA, VELEBIT, DINARA nevűek			6 db
– 850 tonna vízkiszorítású torpedóromboló;	(1911–1914)		
TÁTRA, BALATON, CSEPEL, LIKA, TRIGLAV, ORIEN nevűek			6 db
– 880 tonna vízkiszorítású torpedóromboló;	(1916–1917)		
TRIGLAV II, LIKA II, DUKLA, UZSOK nevűek			4 db
– 3 500 tonna vízkiszorítású cirkáló;	(1911–1914)		
HELGOLAND, NOVARA nevűek			2 db
– 20 000 tonna vízkiszorítású csatahajó;	(1911–1915)	SZENT ISTVÁN	1 db
– Tengeralttjáró:	(1909–1917)		
5, 6, 12, 21, 22, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 40, 41 számúak			13 db
– Öt tender és HERKULES nevű vontató	(1909–1917)		6 db

Tengeri és hadihajók összesen:

70 db

– Folyami monitor:	(1871–1915)		
LEITHA, MAROS, SZAMOS, KÖRÖS, INN, TEMES, BODROG nevűek			7 db
– Folyami őrnaszád:	(1908–1918)		
„b,g,h” FOGAS, CSUKA, WELS, BARSCH, STÖR, LACHS, COMPÓ, VIZA nevűek			11 db

Folyami hajók összesen:

18 db

Mindösszesen:

88 db

* * *